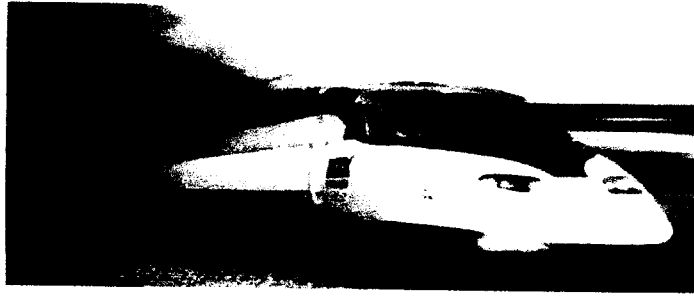


최근 철도수송 추세와 향후 대응전략



2002. 5. 22

발표자 : 철도청 영업계획과장 김혜수

Page number 1

목 차

교통여건 변화 및 전망

최근 철도수송추세 및 평가

철도영업정책 시행의 한계

21세기 철도비전

향후 철도영업전략

철도영업정책 과제 및 시사점

Page number 2

I. 교통여건 변화 및 전망

- 자가용의 급증으로 대중교통 부담률 감소
- 소득수준 향상으로 고급교통수단 선호
- 비즈니스 교통수요 감소, 레저목적 통행량 증가

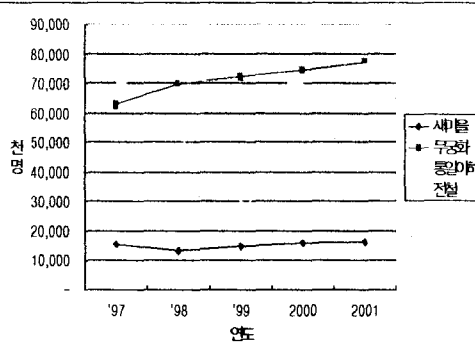
교통수단별	철도	<ul style="list-style-type: none"> ● 여객은 점진적인 증가, 화물은 감소세 둔화 ● 고속철도 개통 및 전철화 등 선로망 확충으로 철도수송분담률 제고
	버스	<ul style="list-style-type: none"> ● 자가용 증가로 인해 수송량이 매년 감소추세(최근 연평균 감소를 △3.5%) ● 경제성장 등 소득상승과 무관하게 수요는 크게 증가하지 않을 것으로 예상
	항공	<ul style="list-style-type: none"> ● IMF이전까지 10%이상 고성장을 유지하다 급감, '99년부터 완만한 증가세 유지 ● 고속철도 개통시까지의 계속 증가, 고속철도 개통이후 급감 예상
	해운	<ul style="list-style-type: none"> ● '99년부터 완만한 증가세 유지 ● 내륙물류비 상승과 연안공업단지 건설(선박접안 가능지역)로 계속 증가 전망
	자동차	<ul style="list-style-type: none"> ● 보유대수가 최근 10년간 10.6% 높은 성장세 유지 (IMF이전 연평균 17%) ● 향후 경제성장을 수준으로 계속 증가 전망

II. 최근 철도수송 추세 및 평가

1. 최근 수송추세

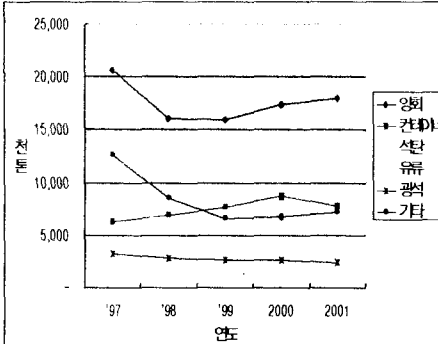
여객

- > 일반여객은 장거리 여객인 새마을호 및 무궁화호는 증가추세에 있으나 통일호는 폐지 및 승격으로 급감
- > 전철의 경우 우리철 및 타기관 전철망의 지속적인 확충으로 대폭 증가추세



화물

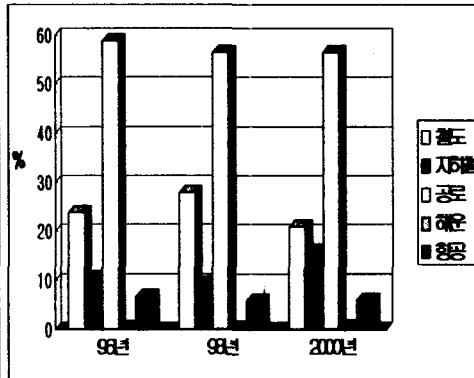
- > 전체적으로 문전수송 취약으로 경쟁력이 약화되어 88년을 정점으로 감소되었으나
- > 2000년부터 계약수송 등 적극적인 영업전략으로 증가세로 반전



2. 수송분담률 추이(수송거리 기준)

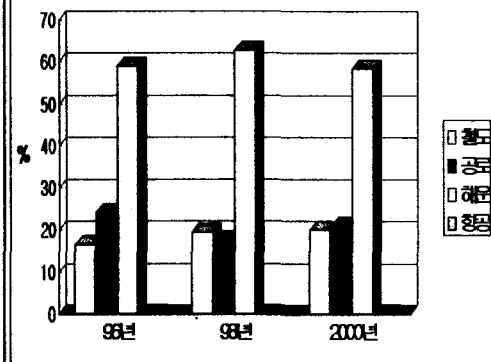
여객

- 지하철 및 항공은 증가
- 철도 및 공로는 감소



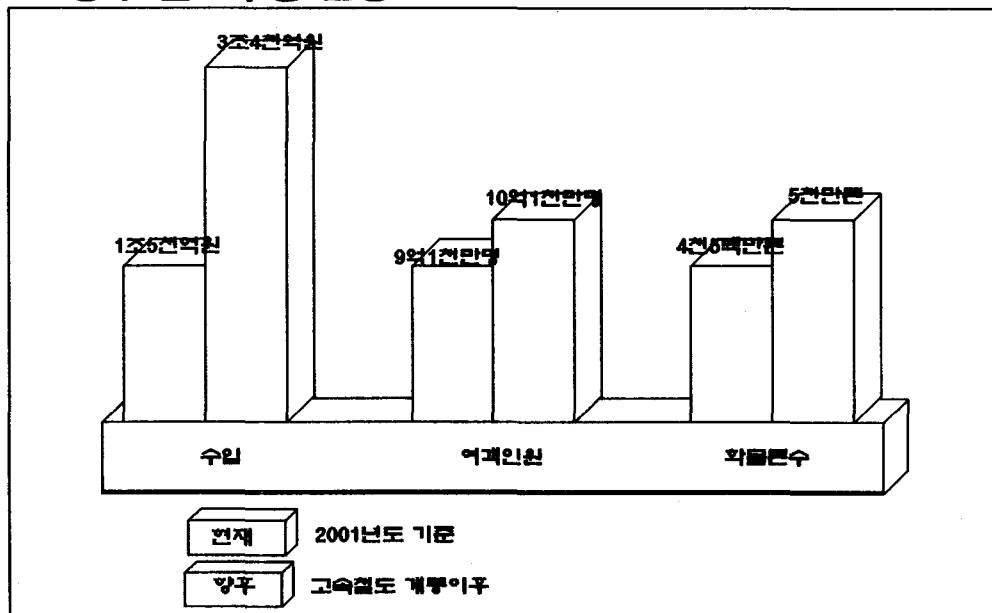
화물

- 철도 및 해운은 증가
- 공로는 감소



Page number 5

※ 향후 철도수송 전망



Page number 6

3. 평가

성장한 면

- > 고정고객인 철도회원의 폭발적인 증가
 - ☞ 최근 5년간 2.4배 증가(현재 145만명)
- > E-biz와 연계한 마케팅 활동 급성장
 - ☞ 온라인 예매율이 오프라인 예매율을 추월
- > 장거리 여객(새마을, 무궁화) 및 전철의 괄목할만한 성장
- > 체계적인 고객관리시스템 구축
- > 각종 고객만족도 지표 상승
 - 2001년도 국가고객만족도조사(NCSI)결과
 - 열차서비스 수준이 항공보다 높게 평가
 - 철도 : 새마을 69점, 무궁화 67점
 - 항공 : 대한항공 68점, 아시아나 66점
- > 전직원 고객만족 경영마인드 제고

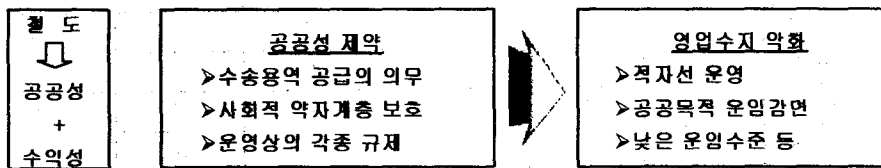
미흡한 면

- > 주말수송수요에 대처 한계
 - 서울-대전간 선로용량 한계로 인한 추가 열차설정 애로
 - ☞ 주말이 전체수송인원의 40% 차지
- > 자가용 증가 및 고속도로 개통으로 경부선외의 노선 철도경쟁력약화
- > 물류환경 변화로 일부 화물품목 경쟁력 약화
 - 에너지소비구조 변화 ⇒ 석탄감소
 - 송유관 건설 ⇒ 유류감소
- > 공로택배 발달로 인한 철도소화물 급감

Page number 7

III. 철도영업정책 시행의 한계

1. 공공성으로 인한 제약과 정부역할 미흡



☞ 제1차 철도경영개선기간(97~2001) PSO발생 및 정부지원 현황

(단위 : 억원)

구분	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년
발생액	2,098	3,048	3,130	2,077	4,170
지원액	944	996	331	1,516	3,198
미보전	1,154	2,052	2,799	561	972
지원율(%)	45.0	32.7	10.6	73.0	76.7

Page number 8

2. 인프라 부족으로 인한 탄력적인 영업정책 애로

- 주요간선 투자부족으로 선로용량 한계 도달
- ※ 서울 ~대전 선로여유 용량 현황

구 간 별		서울~영동포	영동포~수원	수원~천안	천안~조치원	조치원~대전
여유용량 (회/편도)	주 말	△31	△16	△24	△6	△24
	주 중	△5	10	2	18	0

☞ 주말공급부족현상 심화

- 타교통수단과의 경쟁력 약화

- 최근 주요간선 고속도로 개통으로 경부선을 제외한 여타노선의 궤도경쟁력 약화
 - ☞ 2002. 1~4월 일반여객수송량 전년대비 △ 5.4% 감소(특히, 경원·장항·오남·영동선의 감소가 심함)
- 교통수요를 결정짓는 제일 큰 인자는 속도향상과 운행빈도 증대에 있음
 - ☞ 과거 주중 여객유치를 위하여 탄력적인 운영정책을 실시하였으나 수요의 가격탄력성이 낮아 효과미흡

- 여객의 경우 요일별 수요편차가 심하여 수송장비 운용상 애로

Page number 9

※ 철도와 타교통수단과의 경쟁구도

구 분	경부선	호남선	전라선	중앙선	장항선	태백·영동선
가 격	◎	◎	◎	X	X	X
접 근 성	△	△	△	△	△	△
소요시간	◎	X	△	X	X	X
운행빈도	◎	△	△	X	X	X
안 전 성	◎	◎	◎	◎	◎	◎

☞ 노선별 영업전략에 대한 시사점

- 경부선 : 서비스 및 연계교통체계 구축
- 호남·전라선 : 속도향상, 운행빈도 증대
- 기타선 : 대부분의 영업요소 경쟁력 취약

Page number 10

3. 연계체계 미흡 등으로 인한 철도물류경쟁력 약화

- 항만, 화물터미널, 집·배송단지 등 물류시설과 연계철도망 구축 미흡으로 철도 접근성 약화
- 물류간 정보공유체계 구축 미흡
 - ☞ 항만·기업·국가 등과 연계한 물류정보 공유 미흡으로 유통단계가 복잡하고 시간낭비 유발
- 물류표준화 및 기계화·자동화 미흡
 - 물류표준화에 대한 기업 및 정부의 인식의 부족(추가비용 소요로 회피)
 - 상하차 작업시 인력작업 의존으로 물류비가 높고 운송시간 과다소요
- 여객열차 위주의 열차 운행으로 적기수송 곤란
 - ☞ 경부선 주간시간대 화물열차 점유비율이 전체 6%에 불과

Page number 11

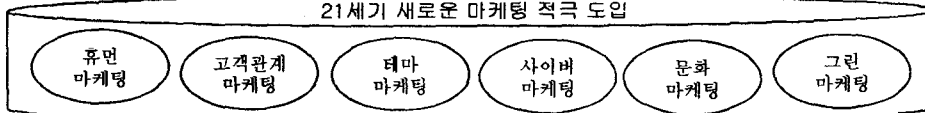
IV. 21세기 철도비전

21세기 철도비전

21세기 풍요로운 생활문화를 창조하는 철도

제품전략	가격전략	서비스전략	이미지전략
<ul style="list-style-type: none"> >열차종류 및 등급 >열차명 >수명주기 	<ul style="list-style-type: none"> >가격기준 >가격경쟁력 >가격할인 	<ul style="list-style-type: none"> >속도향상 >시설 및 제도개선 >전사원의 영업면화 	<ul style="list-style-type: none"> >광고·홍보 >철도이미지 제고 >CI 통일

21세기 새로운 마케팅 적극 도입



의식+관행+제도+시설을 고객위주로 전환, 6시그마를 전사적으로 추진

Page number 12

V. 향후 철도영업 전략

1. 기본방향

- 고속철도 개통에 따른 새로운 영업패러다임 정립
- 고객중심의 영업역량 집중으로 21세기 디지털 경쟁력 확보
- 수익중심적이고 현장중심적인 영업조직 구축
- 수송환경 변화에 대응한 공격적인 마케팅 강화

최상의
고객감동 &
고객가치 창조

21세기
초일류기업으로
도약

Page number 13

2. 단계별 추진전략

고속철도 개통이전

- 고속철도 개통에 대비한 새로운 철도성장 동인 마련
- 고속운행이 가능토록 수송장비의 현대화 추진
- 수요변화에 대응한 탄력적인 열차운영
 - ▣ 수송장비 도입의 한계로 수송량의 대폭 증가는 어려움

인프라 환경

- 고속철도 개통이전까지 영입의 핵심 경부선 주요구간 선로용량 한계 당분간 지속
- 고속철도 개통시까지 수송장비 증강 한계

고속철도 개통이후

- 고속철도 위주의 효율적인 연계체계 구축으로 철도수송 분담율 제고
- 수요창출을 위한 탄력적인 영업정책
- 고속철도통합정보시스템 등 전국적인 철도네트워크망 구성

인프라 환경

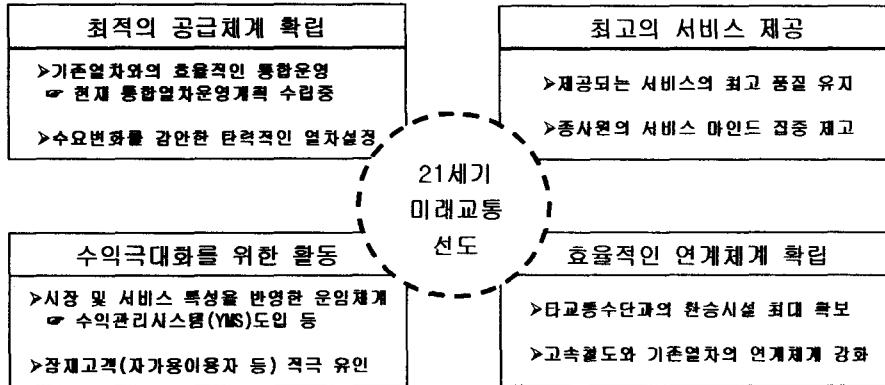
- 고속철도 1단계 개통, 호남선 건설화에 의한 고속열차 운행으로 고속철도 중심의 철도영업
- 대부분의 구간이 공급이 수요를 초과

Page number 14

3. 분야별 영업전략

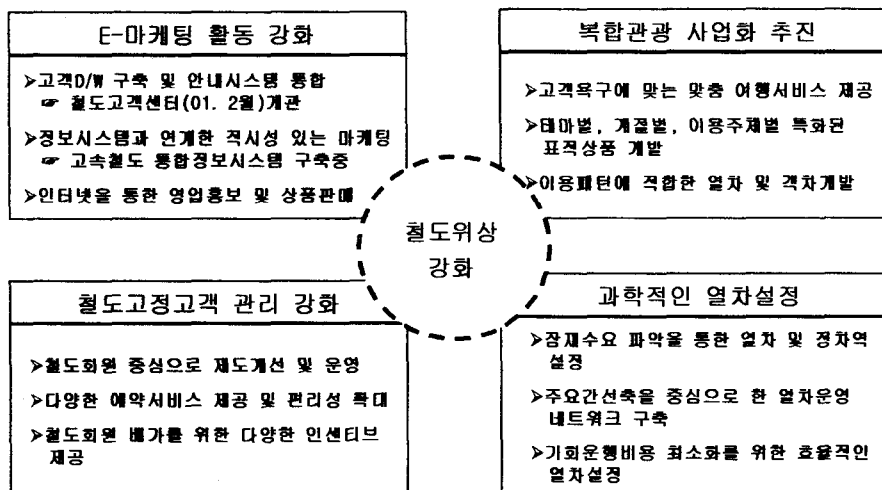
가. 여객분야

◆고속철도 수요확충을 위한 마케팅 전략 강화



Page number 15

◆환경변화에 대응한 공격적인 마케팅 활동 강화



Page number 16

